

Toelichting

Projectnummer: 369472

Referentienummer: SWNL0262386

Datum: 11-11-2021

Bestemmingsplan Parkeren Oostersingel en Molenbelt, Coevorden

NL.IMRO.0109.001BP00022-0003

Status: Vaststellingsversie

Opdrachtgever:
Gemeente Coevorden

Verantwoording

Titel	Bestemmingsplan Parkeren Oostersingel en Molenbelt, Coevorden
Subtitel	NL.IMRO.0109.001BP00022-0003

Projectnummer	369472
Referentienummer	SWNL0262386
Revisie	Vastgesteld
Datum	11-11-2021

Auteur	Daniël Peereboom
E-mailadres	daniel.peereboom@sweco.nl

Gecontroleerd door	Alice Schuiling
--------------------	-----------------

Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door	Tim Verver
------------------	------------

Paraaf goedgekeurd



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
1.3	Plangebied	5
1.4	Planstukken	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Beleid	8
2.1	Rijksbeleid	8
2.1.1	Nationale Omgevingsvisie (2020)	8
2.1.2	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)	8
2.1.3	Archeologiebeleid en Erfgoedwet	8
2.1.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	9
2.2	Provinciaal beleid	10
2.2.1	Omgevingsvisie Drenthe (2018)	10
2.2.2	Omgevingsverordening Drenthe (2018)	10
2.3	Gemeentelijk beleid	10
2.3.1	Structuurvisie Coevorden 2012-2022	10
2.3.2	Woonvisie 2017-2022	10
2.3.3	Mobiliteitsplan Coevorden 2012 - 2020	11
2.3.4	Beeldkwaliteitsplan Historische kern Coevorden 2010	12
2.3.5	Actualisatie wensbeeld Coevorden 2025 (2012)	12
3	Stedenbouwkundige context en planbeschrijving	13
3.1	Ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling Coevorden	13
3.2	Toekomstvisie centrum Coevorden	14
3.3	Kasteelpark Coevorden	14
3.4	Parkeermodel Centrum Coevorden	15
3.5	Huidige situatie parkeerterreinen	16
3.6	Planbeschrijving	16
3.6.1	Locatie Molenbelt	16
3.6.2	Locatie Bogas	18
4	Omgevingsaspecten	20
4.1	Externe Veiligheid	20
4.2	Water	20
4.3	Archeologie en Cultuurhistorie	21
4.4	Natuur en Ecologie	22
4.4.1	Gebiedsbescherming	23

4.4.2	Soortenbescherming	23
4.5	Verkeer	23
5	Milieu.....	25
5.1	Bedrijven en Milieuzonering	25
5.2	Bodem	25
5.3	Luchtkwaliteit	27
5.4	Geluid	28
5.5	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	28
6	Juridische planopzet.....	32
6.1	Algemeen.....	32
6.2	Toelichting	32
6.3	Verbeelding.....	32
6.4	Opbouw regels.....	32
6.5	Toelichting op de regels	33
6.5.1	Hoofdstuk 1 Inleidende regels.....	33
6.5.2	Hoofdstuk 2 Bestemmingen en dubbelbestemmingen	33
6.5.3	Hoofdstuk 3 Algemene regels	34
6.5.4	Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	34
7	Uitvoerbaarheid	36
7.1	Economische uitvoerbaarheid	36
7.1.1	Exploitatie	36
7.1.2	Planschade	36
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
8	Procedure	37
8.1	Ontwerp bestemmingsplan.....	37
8.2	Vaststelling bestemmingsplan	37
	Bijlagenoverzicht.....	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Coevorden is van plan om de parkeerterreinen Molenbelt en Bogas uit te breiden en herin te richten. Aanleiding hiervoor is het Programma Centrum Coevorden en specifiek daarbinnen de planvorming omtrent het Kasteelpark Coevorden. De visie voor dit Kasteelpark is in juni 2019 gepresenteerd door ontwerpbureau De Zwarte Hond. In deze visie wordt onder andere ingegaan op het parkeren in het centrum van Coevorden. De visie opteert voor zoveel mogelijk parkeerplaatsen in het stadscentrum, maar uit het zicht en een heldere parkeerrouting naar parkeerplaatsen aan het begin van de aanloopstraten. De parkeerplaatsen op de Weeshuisweide en de Markt worden daarom (deels) weggehaald en verplaatst naar de uit te breiden parkeerterreinen Molenbelt en Bogas. Op beide locaties bevindt zich reeds een parkeerterrein en is voldoende ruimte voor uitbreiding. De parkeerplaatsen liggen op korte wandelafstand van het kernwinkelgebied (de Friesestraat en de Bentheimerstraat).

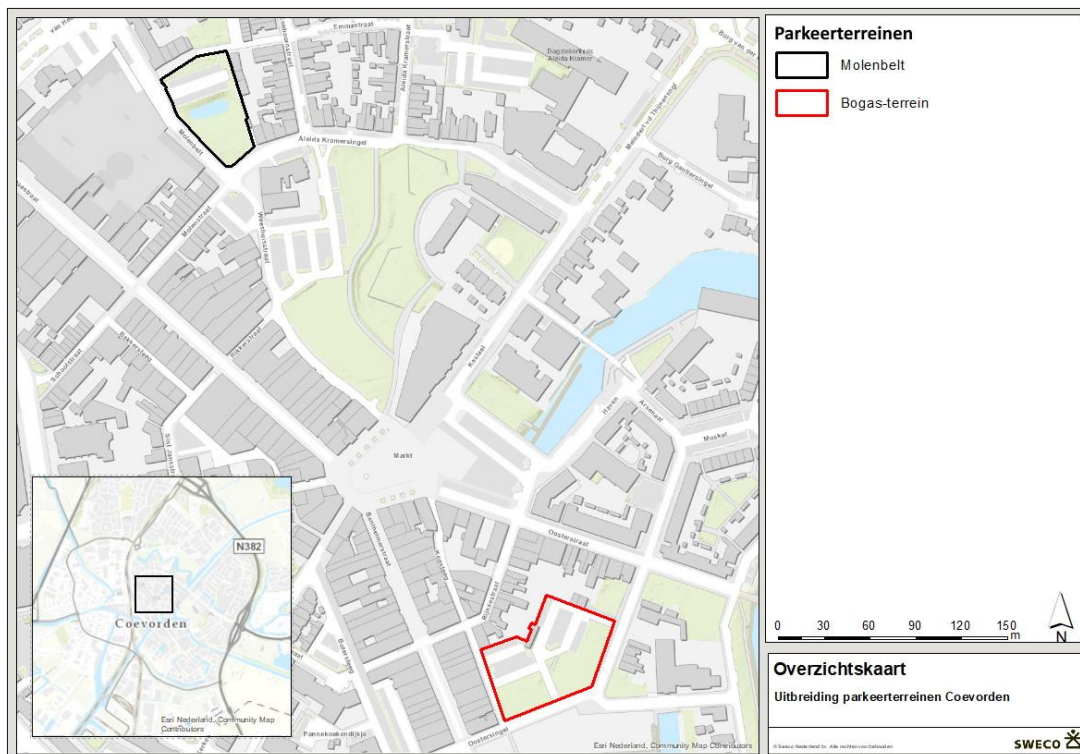
De uitbreiding van de parkeerterreinen op deze locaties past echter niet in het vigerend bestemmingsplan Kernen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is de gemeente Coevorden van plan een nieuw bestemmingsplan hiervoor te maken. Voorliggend document bevat de toelichting bij de bestemmingsplanregels en de verbeelding.

1.2 Doel

Het doel van voorliggend bestemmingsplan is het mogelijk maken van de activiteit parkeren op de locaties Molenbelt en Bogas-terrein. Bijkomend voordeel is dat het bestemmingsplan 'Parkeren Oostersingel en Molenbelt, Coevorden' hiermee gaat voldoen aan de voorwaarden voor de omslag naar een 'Omgevingsplan' bij de invoering van de Omgevingswet in 2022. Doordat voldaan wordt aan de laatste digitaliseringseisen zal dit bestemmingsplan 'Parkeren Oostersingel en Molenbelt, Coevorden' bij de invoering van de Omgevingswet automatisch worden omgezet naar de juridische planvorm 'Omgevingsplan'.

1.3 Plangebied

Zowel locatie Molenbelt als Bogas liggen in het centrum van Coevorden (figuur 1). Locatie Molenbelt (oppervlakte circa 2.500 m²) wordt aan de noordkant begrensd door een verbindingsweg tussen de straat Molenbelt en de Emmastraat. Achter deze weg bevinden zich private terreinen met schuren. Aan de oostkant bevinden zich direct aangrenzend aan het plangebied woningen. Aan de zuidkant ligt de Aleida Kramersingel en de parkeerplaats aan de Molenstraat. Aan de westkant ligt de straat Molenbelt en winkelcentrum Gansehof met hier bovenop een parkeerdek. Locatie Bogas (oppervlakte circa 4.500 m²) wordt aan de noordkant begrensd door woningen aan de Rijnsestraat en Oosterstraat. Aan de oost- en zuidkant liggen de Oosterstraat en de Oostersingel. Aan de westkant ligt de Koesteeg en de achterzijde van bedrijfspanden en woningen aan de Bentheimerstraat.



Figuur 1. Overzichtsk kaart

1.4 Planstukken

Het bestemmingsplan 'Parkeren Oostersingel en Molenbelt, Coevorden' van de gemeente Coevorden bestaat uit de volgende stukken:

- a. Verbeelding NL.IMRO.0109.001BP00022-0003: Op de verbeelding zijn de geldende bestemmingen, aanduidingen en andere planobjecten weergegeven.
- b. Planregels NL.IMRO.0109.001BP00022-0003: In de planregels zijn regels opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Bij de planregels horen diverse bijlagen.
- c. Toelichting: Het plan gaat vergezeld van voorliggende toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende onderzoeken, situatie en planbeschrijving zijn opgenomen. Bij de toelichting horen diverse bijlagen.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt opgezet:

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving op hoofdlijnen gegeven van het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het plangebied. Hoofdstuk 3 gaat in op de ruimtelijke en stedenbouwkundige situatie per parkeerplaats en op de beeldkwaliteit. Hierbij wordt per parkeerplaats een analyse gegeven van de ruimtelijke kenmerken en eventueel aanwezige waardevolle aspecten. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de relevante omgevingsaspecten voor het bestemmingsplan. Hierbij komen externe veiligheid, water, archeologie en cultuurhistorie, de historisch geografie, natuur en ecologie en tenslotte de infrastructuur aan de orde. Daarna behandelt hoofdstuk 5 de relevante milieuaspecten voor het bestemmingsplan. De juridische beschrijving van het plan staat in hoofdstuk 6. In dit hoofdstuk wordt onder andere ingegaan op de voorliggende toelichting, de verbeelding en de regels. De diverse bestemmingen worden toegelicht ter verduidelijking

van wat bedoeld wordt met de uiteindelijke regels. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Ook wordt er in dit hoofdstuk ingegaan op de exploitatie en planschade die bij een bestemmingsplan horen. Tot slot komt in hoofdstuk 8 de procedure aan bod. Hierin zijn o.a. de resultaten van het vooroverleg, inspraak en zienswijzen verwoord.

2 Beleid

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op dit bestemmingsplan. Gezien het lokale karakter van het bestemmingsplan, is het Europese en rijksbeleid hier niet van belang. In dit plan zijn daarom ook geen Europese en Rijksbelangen in het geding. Daarom wordt slechts beperkt ingegaan op het algemeen geldende Rijksbeleid en verder alleen op het provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het plangebied en de inhoudelijke thema's van het bestemmingsplan.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de eerste rijksbrede visie op de fysieke leefomgeving. In de visie komt naar voren dat Nederland voor grote uitdagingen staat die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving. De NOVI is een instrument binnen de Omgevingswet. De nieuwe Omgevingswet beoogt de regels eenvoudiger te maken, ruimte te bieden aan ontwikkeling en de leefomgeving te beschermen. Duurzame ontwikkeling is, net als in de Omgevingswet, een belangrijk uitgangspunt in de NOVI.

De NOVI brengt de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- 1) ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2) duurzaam economisch groeipotentieel;
- 3) sterke en gezonde steden en regio's;
- 4) toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Integrale aanpak van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Dit moet bereikt worden door middel van decentralisatie en focus op de gebruiker. Belangrijke speerpunten in relatie tot dit bestemmingsplan zijn:

- Waarborgen kwaliteit leefomgeving en duurzame verstedelijking;
- Verbeteren milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast en veiligheidsrisico's;
- Ruimte voor waterveiligheid en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- Behoud en versterking van cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

2.1.3 Archeologiebeleid en Erfgoedwet

Archeologie

Gemeenten en provincies moeten in hun bestemmingsplannen rekening houden met bekende of te verwachten archeologische vindplaatsen. Archeologische terreinen zijn locaties waar historische resten uit het verleden in de grond zitten. Het streven van de overheid is om historische resten van archeologische vindplaatsen zo lang mogelijk onaangetast in de grond te bewaren.

Gemeenten hebben een belangrijke rol in de bescherming van archeologische terreinen. Zij moeten in bestemmingsplannen en vergunningen rekening houden met mogelijke archeologische vindplaatsen door het verplichten van archeologisch vooronderzoek. Op basis van dat vooronderzoek moet vervolgens het bevoegde gezag bepalen of het gebied vrijgegeven kan worden of dat er andere maatregelen nodig zijn. Bijvoorbeeld de

verplichting om de historische resten te bewaren of de gelegenheid om deze op te graven. Om op archeologische vindplaatsen te bouwen (dus waar daadwerkelijk belanghebbende vondsten zijn gedaan), is bijna altijd een omgevingsvergunning nodig. Dit is geregeld in het bestemmingsplan.

Erfgoedwet

Alle lidstaten van de Raad van Europa gaan op dezelfde manier om met archeologie en archeologische vindplaatsen. Dit staat in het Verdrag van Valletta. Nederland houdt zich aan dit verdrag met de Erfgoedwet. Daarin staat bijvoorbeeld dat we alleen nog mogen opgraven als er een certificaat voor is afgegeven. Het Verdrag van Valletta is de juridische grondslag om regels over archeologie op te nemen in een bestemmingsplan. De Monumentenwet 1988 is ook grotendeels overgegaan in de Erfgoedwet. Met ingang van 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De wet heeft toen bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland gebundeld. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau van het cultureel erfgoed in Nederland, zoals die in de oude wetten en regelingen waren opgenomen, is bij deze wetwijziging gehandhaafd. Als gevolg van het rijksbeleid ten aanzien van de monumentenzorg, is per 1 januari 2012 een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening van kracht. De wijziging betreft artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a, als gevolg waarvan alle cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk dienen te worden mee gewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dit betekent dat in aanvulling op de archeologische aspecten nu ook de overige cultuurhistorische waarden moeten worden betrokken in het onderzoek.

In §4.3 wordt inhoudelijk verder ingegaan op deze aanwezige waarden en het bijhorende planologische regime.

2.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie art. 1.1.1 Bro) mogelijk maakt. In de toelichting moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden.

De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De vervolgstappen hebben betrekking op de vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden (trede 2) en als dat niet mogelijk is op andere locaties (trede 3) die vooral goed ontsloten moeten zijn.

De eerste vraag die beantwoord moet worden is of de ontwikkeling waarvoor dit bestemmingsplan opgesteld is aan te merken is als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het antwoord hierop is 'nee'. Er wordt geen nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt. Niet voor woningen, niet voor bedrijven en ook niet voor centrumfuncties. Bij bestaande functies is sprake van een voortzetting van de aanwezige functies. Behoud van de vigerende planologische rechten, inclusief flexibiliteitsbepalingen, worden niet gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in meer of nieuwe bouwmogelijkheden voor woningbouw, noch bedrijventerrein. Een nadere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet aan de orde.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Drenthe (2018)

De Omgevingsvisie is wettelijk gezien slechts bindend voor de provincie zelf. Het is voor de gemeente Coevorden echter ook van belang om aansluiting te houden en waar mogelijk te zoeken bij de provinciale doelen en belangen. In z'n algemeenheid kan geconcludeerd dat de belangen van de provincie Drenthe met name gericht zijn op het landelijke gebied, dus buiten de bestaande stedelijke structuur. Specifiek voor Coevorden gaat de visie in op het in stand houden van het karakter van Coevorden als vestingstad, zowel ondergronds als bovengronds, met alle onderdelen die daaraan refereren, zoals de motte, het kasteel, bastions, kazernes, wapenopslagplaats en radiale wegenstructuren.

2.2.2 Omgevingsverordening Drenthe (2018)

Met de Omgevingsverordening 2018 vertaalt de provincie Drenthe zijn Omgevingsvisie Drenthe door naar een Verordening voor de planologisch relevante aspecten in de fysieke leefomgeving. De Verordening schrijft voor dat, wanneer bij een ruimtelijk plan kernkwaliteiten betrokken zijn, deze in het plan uiteengezet worden. Daarbij wordt aangegeven in welke mate het plan bijdraagt aan het behoud en de ontwikkeling van de betrokken kernkwaliteiten. De Omgevingsvisie Drenthe en de uitwerkingen daarvan geven hiervoor aanwijzingen. Specifiek ten aanzien van parkeerplekken wordt beschreven dat zij moeten worden voorzien van een aaneengesloten verharding om diepte-infiltratie van vuil water in het grondwater te voorkomen.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Coevorden 2012-2022

De Structuurvisie Coevorden (vastgesteld d.d. 10 december 2013) geeft een strategische ruimtelijke visie op de ontwikkelingen van het grondgebied van de gemeente Coevorden voor de periode tot 2022. De gemeente geeft daarin onder meer aan waar nog ruimtelijke ontwikkelingen voorzien zijn. Specifiek ten opzichte van verkeer en infrastructuur geeft de structuurvisie aan dat het langparkeren in het centrum van Coevorden een zwak punt is. Het ordenen van het parkeren in het centrum wordt als een kans gezien. De visie is dat het kernwinkelgebied van Coevorden goed bereikbaar moet zijn, bijvoorbeeld voor auto's. Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn nabij de bestemming. Parkeerterreinen in het centrum moeten gecentreerd worden op logische locaties. Hierbij is dubbel ruimtegebruik aanbevolen. Tot slot wordt de relatie gelegd tussen goede fietsinfrastructuur en voldoende stallingsmogelijkheden om het gebruik van parkeerterreinen te laten afnemen.

2.3.2 Woonvisie 2017-2022

In de Woonvisie is beschreven op welke manier de woningvoorraad in de gemeente zich kan ontwikkelen. Hierbij is gekeken naar de bevolkingsontwikkelingen en de maatschappelijke ontwikkelingen binnen de stad en de verschillende dorpen in de gemeente Coevorden. Komende 10 jaar zal er naar verwachting in Coevorden een bevolkingsafname en een verandering in de huishoudenssamenstelling plaatsvinden. Er is per saldo minder vraag naar woningen. In de woonvisie wordt voorgesteld om voor de koopsector tot een forse vermindering van het aantal nieuw te bouwen woningen in de gemeente Coevorden te komen. Dit is door de gemeenteraad overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie. De huidige plancapaciteit van circa 1000 nieuw te bouwen woningen in de koopsector willen wij reduceren tot maximaal circa 350. Ongeveer 200 in de stad Coevorden en ongeveer 150 woningen in de dorpen/kernen. Op basis van een aantal beoordelingscriteria zijn de woningbouwprogramma's beoordeeld. Voor het Bogasterrein

bestond ook een woningbouwprogramma. Deze programma is als matig tot slecht beoordeeld. Dit komt grotendeels door de overcapaciteit in de stad Coevorden.

2.3.3 Mobiliteitsplan Coevorden 2012 - 2020

Het mobiliteitsplan geeft de visie op verkeer en vervoer in de gemeente Coevorden weer. Daarnaast is het plan een vertaling van het rijks- en provinciale beleid.

De gemeente wil het volgende bereiken:

- De historische kwaliteit van het centrum – kwaliteit van de openbare ruimte – wordt versterkt door het aantal zichtbare voertuigen in de binnenstad te verminderen.
- De bereikbaar van de binnenstad blijft gegarandeerd door voldoende openbare parkeerplaatsen voor bezoekers (kort parkeren) aan de binnenstad.
- Bewoners parkeren hun auto in de stad op eigen terrein. Indien dit niet mogelijk is kan een parkeerplaats in de openbare ruimte gebruikt worden.
- Mensen die langer in de binnenstad verblijven (lang parkeren), zoals werknemers, parkeren hun voertuig niet in het centrum maar op een locatie op loopafstand van de beoogde bestemming.
- De gemeente bepaalt de locatie, de wijze en de vergoeding van parkeren. De parkeervraag en het parkeeraanbod dient evenwichtig te zijn, ook bij nieuwe ontwikkelingen.
- Het inperken van het langparkeren door bezoekers in de binnenstad betekent dat er een vorm van sturend parkeren wordt ingesteld. Het uitgangspunt hierbij is dat kort parkeren (bezoekers) nabij de voorzieningen mogelijk moet zijn en dat lang parkeren (werknemers) aan de randen van de binnenstad wordt gefaciliteerd.
- Er is minimaal 1 per 50 openbare parkeerplaatsen beschikbaar voor minder validen.

Daartoe onderneemt de gemeente de volgende acties:

- Op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek uit 2011 komt een parkeerschijfzone voor het gebied ten oosten van de voetgangerszone, waarbij in eerste aanleg terughoudend wordt omgegaan met vergunningparkeren en waarbij wordt gezorgd voor behoud van voldoende langparkeerplaatsen in de omgeving van de Gansehof;
- Vastleggen waar parkeervoorzieningen voor langparkeren beschikbaar zijn en waar deze nog gerealiseerd gaan worden.
- Om sturing te hebben op het juiste gebruik van de kortparkeerplaatsen dient er strikt en geloofwaardig gehandhaafd te worden. Dit kan door het inzetten van BOA's van de stichting Veiligheidszorg Drenthe.
- Indien er een verschuiving van parkeren plaatsvindt naar de woonstraten zal overwogen worden of een regeling voor vergunninghouders ingevoerd moet worden.
- Tegelijk met het daadwerkelijk invoeren van het gereguleerd parkeren (blauwe zone/parkeerschijfzone) hebben we heldere bewegwijzering in de stad geplaatst naar de kortparkeerlocaties in het centrum en de reeds aanwezige langparkeergebieden rondom het centrum, concreet is dit het parkeerterrein Pampert en de omgeving Markt (centrum).
- De kosten van het invoeren van de parkeerschijfzone (blauwe zone) worden binnen bestaande middelen gevonden.
- De kosten voor het inzetten van handhavers/boa's (het handhaven) worden gedekt uit de opbrengsten van de handhaving.
- Er komt een Parkeerverordening om het vergunningparkeren te regelen.
- De notitie Parkeernormen behandelt tevens het bestaande uitgangspunt "Parkeren op eigen terrein" bij ruimtelijke ontwikkelingen (specifiek voor het centrum van Coevorden) wordt betrokken.

2.3.4 Beeldkwaliteitsplan Historische kern Coevorden 2010

In het beeldkwaliteitplan voor de binnenstad van Coevorden zijn de aspecten met betrekking tot de beeldkwaliteit van de bebouwing die zijn opgesteld voor de diverse deelgebieden binnen de binnenstad verzameld en aangevuld. Het document geldt voor alle bebouwing binnen de singelstructuur. Dit beeldkwaliteitplan heeft als doel de sfeer en het karakter van de bebouwing aan te laten sluiten op de ruimtelijke structuur van de stad. Dit document zal dienen als `handleiding` voor de architecten, en wordt tevens door de welstandscommissie, de supervisor en de gemeente Coevorden gebruikt om de bouwplannen te toetsen.

Het beeldkwaliteitplan:

- is een aanvulling op het geldende bestemmingsplan en biedt richtlijnen voor de bouwplannen (en verbouwingsplannen) binnen de kern van Coevorden (het gebied binnen de singels)
- dient als leidraad voor het architectonisch beeld
- bevordert de samenhang tussen de gebouwen

In dit beeldkwaliteitplan wordt beperkt aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte, als onderdeel van de algehele beeldkwaliteit van het gebied. Voor de inrichting (en beeldkwaliteit) van de openbare ruimte vormt de Catalogus Openbare Ruimte Centrum het basisdocument waarin alle richtlijnen zijn opgenomen.

Locatie Bogasterrein wordt in het beeldkwaliteitsplan aangewezen als een woningbouwlocatie voor grondgebonden woningen en appartementen. De huidige parkeerplaats is wel opgenomen.

2.3.5 Actualisatie wensbeeld Coevorden 2025 (2012)

Locaties Molenbelt en Bogasterrein worden aangewezen als locatie met prioriteit voor woningbouw.

Voor het thema verkeer en parkeren gelden de volgende beslispunten:

- De parkeerruimte in de binnenstad is hoofdzakelijk bestemd voor de bezoekers van Coevorden. Voor bezoekers die kort verblijven in de binnenstad is er parkeergelegenheid op centraal gelegen locaties in het centrum. Voor bezoekers die langer willen verblijven is er parkeergelegenheid in de periferie. De eerste stap wij daarin willen zetten is de zonering van diverse parkeerterreinen in de binnenstad. Een systeem van betaald parkeren kan een volgende stap zijn om dit doel te bereiken;
- Overbodige parkeerruimte in het centrum wordt opgeheven en heringericht;
- Bij de herinrichting van openbare ruimte staat het creëren van een aangenaam verblijfskwaliteit centraal. De bezoeker en inwoner van Coevorden voelt zich daardoor welkom in Coevorden.

3 Stedenbouwkundige context en planbeschrijving

3.1 Ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling Coevorden

Coevorden is in de middeleeuwen ontstaan op een zandopduiking en gelegen bij de plaats waar het Drostendiep, het Schoonebekerdiep en het Loodiep samengaan in de Kleine Vecht. In 1159 werd de aanwezigheid van een kasteel voor het eerst vermeld. In 1592 kwam Coevorden in handen van de Staatse troepen onder aanvoering van prins Maurits en graaf Willem Lodewijk van Nassau en werd in de daarop volgende jaren ingrijpend versterkt tot een vesting- en garnizoenstad. Tijdens de Munsterse oorlogen (1666-1675) kwam Coevorden in handen van de Munsterse bisschop Bernard van Galen. Na herovering zijn de verdedigingswerken opnieuw verbeterd en bereikte de vestingstad haar maximale omvang.



Figuur 2. Coevorden omstreeks 1850.

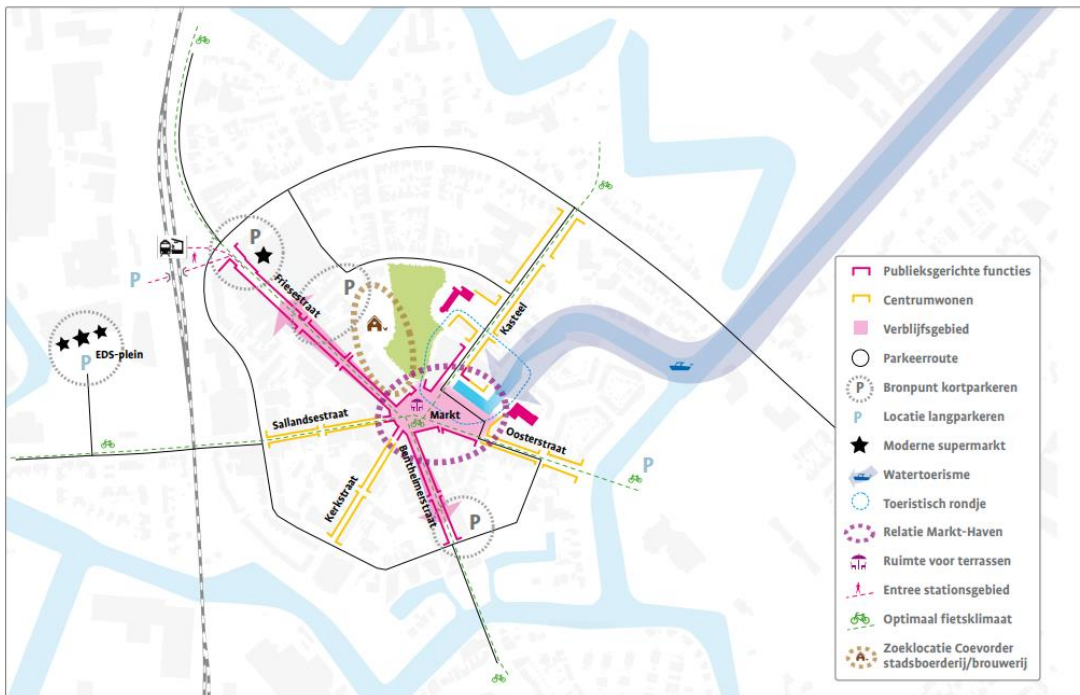
In de loop van de 19^e eeuw verloor de vesting haar functie en uiteindelijk werd zij vanaf 1869 ontmanteld. De ontstane ruimte werd benut voor woonwijken, wegen en parken. De structuur van de oorspronkelijke vesting is redelijk goed herkenbaar gebleven aan het radiale stratenpatroon, aan restanten van de grachtstructuur en aan enkele resterende bouwwerken. Het radiale stratenpatroon met de Markt als middelpunt is dwingend en bepaalt de omliggende bebouwing. In het centrum bevinden zich verschillende voorzieningen ten behoeve van publieksgerichte dienstverlening, maatschappelijke/culturele doeleinden, wonen en winkels.

Vanwege de geschiedenis van Coevorden ligt op de hele binnenstad een archeologische en cultuurhistorische dubbelbestemming. Daarnaast zijn grote delen extra beschermd als beschermd stadsgezicht. Locatie Molenbelt ligt nabij het beschermd stadsgezicht Van Heutszingsel, zuidzijde. Het behoort hier echter niet toe. Locatie Bogas behoort niet tot een beschermd stadsgezicht. Beide locaties zijn wel bestemd als dubbelbestemming archeologie en cultuurhistorie.

3.2 Toekomstvisie centrum Coevorden

Het stadsvernieuwingproces dat in 1999 is gestart is nog niet af, ondanks dat de afgelopen jaren grote stappen zijn gezet in de uitvoering. Er zijn nieuwe prioriteiten voor de stadsvernieuwing ontstaan. Het doel van het nieuwe wensbeeld ('Wensbeeld Coevorden, 2001' en 'Welkom in Coevorden, Actualisatie wensbeeld centrum Coevorden' uit 2012) is om de binnenstad weer een bruisend stadshart te laten zijn. Voor parkeren in het centrum wordt gezocht naar een geschikte oplossing; voldoende ruimte voor kort parkeren in het centrum en het lang parkeren in de periferie.

De gemeente Coevorden en Stichting Centrummanagement Coevorden hebben samen een ruimtelijk-economische visie ontwikkeld met maatregelen voor een toekomstbestendig centrum van Coevorden. De visie is dat het centrumgebied van Coevorden een brede mix van centrumfuncties aanbiedt aan inwoners en toeristen, waarbij gebruik gemaakt wordt van het historische verleden. Bezoekers moeten makkelijk bij hun bestemming kunnen komen en daar parkeren. Daartoe dient het (kort)parkeergemak en de directe autobereikbaarheid vergroot te worden. Het Bogasterrein wordt hierin aangewezen als bronpunt voor kortparkeren.



Figuur 3. Functioneel-ruimtelijke visie Coevorden-centrum

Er zijn zes projecten die in samenhang met elkaar worden aangepakt en deze visie concreet moeten maken. Het vierde project gaat over de bereikbare en comfortabele binnenstad. Hierin zowel de wens benoemd om de binnenstad van Coevorden bereikbaar te krijgen als de noodzaak tot een verkeersluwe inrichting om de historie van Coevorden tot haar recht te laten komen. Daarom wordt er per straat verschillende keuzes gemaakt voor het faciliteren van parkeren.

3.3 Kasteelpark Coevorden

In de visie voor het Kasteelpark wordt onder andere ingegaan op het parkeren in het centrum van Coevorden. De visie opteert voor zoveel mogelijk parkeerplaatsen in het

stadscentrum, maar uit het zicht en een heldere parkeerrouting naar parkeerplaatsen aan het begin van de aanloopstraten. De parkeerplaatsen op de Weeshuisweide en de Markt worden daarom (deels) weggehaald en verplaatst naar de uit te breiden parkeerterreinen Molenbelt en Bogas. Op beide locaties bevindt zich reeds een parkeerterrein en is voldoende ruimte voor uitbreiding. De parkeerplaatsen liggen op korte wandelafstand van het kernwinkelgebied (de Friesestraat en de Bentheimerstraat).



Figuur 4. Parkeren in de binnenstad (bron: Visie Kasteelpark Coevorden)

3.4 Parkeermiddel Centrum Coevorden

BVA Verkeersadviezen heeft in opdracht van de gemeente Coevorden een modelsimulatie van de parkeersituatie in het centrum van Coevorden opgesteld. Aan de hand van dit parkeermiddel zijn verschillende scenario's doorgerekend. In deze scenario's wordt gevarieerd in aantal beschikbare parkeerlocaties, ontwikkelingen nieuwbouw en ontwikkeling bezoekers.

De volgende conclusies komen hieruit naar voren:

- In de huidige situatie is de parkeerdruk rond de Friesestraat en Bentheimerstraat het hoogst.
- Het scenario waarin de parkeerterreinen Weeshuisweide en Markt verwijderd worden resulteert in een duidelijke toename van de parkeerdruk op omliggende gebieden in het centrumgebied ten opzichte van de huidige situatie. Dit resulteert in een toename van de loopafstand voor bezoekers.

- Uit de scenario's waarin ten opzichte van bovenstaande scenario extra capaciteit toegevoegd is op de locaties Molenbelt (30-60 parkeerplaatsen) en Bogas (42-84 parkeerplaatsen) blijkt dat deze extra parkeerplaatsen ook daadwerkelijk grotendeels worden gebruikt. De uitbreiding van beide parkeerterreinen voorziet dus duidelijk in een behoefte.

3.5 Huidige situatie parkeerterreinen

Op beide locaties zijn in de huidige situatie reeds parkeerplaatsen aanwezig (Molenbelt: 28 parkeerplaatsen, Bogas: 66 parkeerplaatsen). De parkeerfunctie wordt op beide terreinen vergroot (figuur 5 – 8). Op de Molenbelt zal dit ten koste gaan van een vijver en een braakliggend terrein waar voorheen appartementen aanwezig waren. Op het Bogas zal de uitbreiding ten koste gaan van braakliggende gronden. Beide parkeerterreinen zullen op maaiveld worden gerealiseerd.



Figuur 5. Situatie Molenbelt



Figuur 6. Situatie Bogas



Figuur 7. Luchtfoto Molenbelt



Figuur 8. Luchtfoto Bogas

3.6 Planbeschrijving

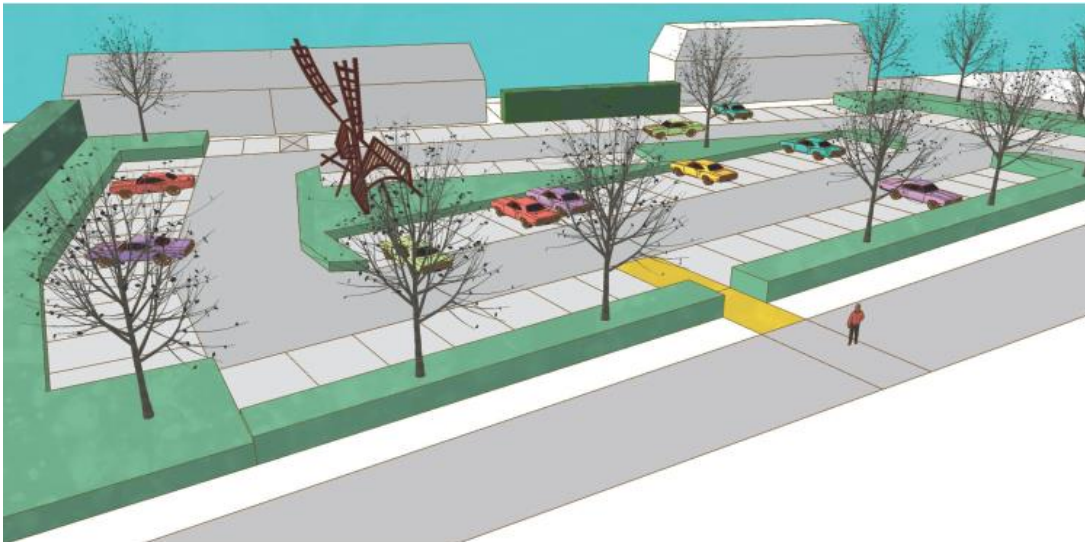
Op de locaties Molenbelt en Bogas bevindt zich reeds een parkeerterrein dat uitgebreid wordt ter vervanging van de parkeerterreinen Weeshuisweide en Markt. Bij de inrichting is gezocht naar een optimalisering van de beschikbare ruimte, een logische aansluiting op de omgeving en een overzichtelijk en veilig gebruik van het parkeerterrein. Hierna volgt een uitgebreidere beschrijving van de herinrichting van de parkeerterreinen.

3.6.1 Locatie Molenbelt

Voor locatie Molenbelt is een inrichtingsschets opgesteld die geheel anders is dan de huidige inrichting van het noordelijke deel van de locatie. In de nieuwe situatie is sprake van 73 parkeerplaatsen (toename van 45 parkeerplaatsen). Tevens wordt de weg Molenbelt recht getrokken door het verwijderen van de knik ter hoogte van de beoogde parkeerlocatie. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor een goede verkeersafwikkeling in combinatie met lade en lossen.

Vanwege het laden en lossen van het winkelcentrum de Ganzehof is er voor gekozen om één in- en uitrit te realiseren, ongeveer ter plaatse van de huidige in- en uitrit. Het terrein wordt met een middeneiland en parkeren langs de randen zodat veilig en overzichtelijk rondrijden mogelijk is om een vrije parkeerplaats te vinden. Vanaf het middeneiland is voorzien in twee lopers richting respectievelijk de Ganzehof en het Kasteel/Weeshuisweide. De huidige leibomen en groenstructuur aan de noordzijde van de parkeerplaats blijft behouden en vormt de aanleiding om hierop een hagenstructuur met solitaire bomen aan te sluiten. Door het groene karakter van de parkeerplaats wordt het zicht op de geparkeerde auto's grotendeels weggenomen.

De locatie Molenbelt heeft een cultuurhistorische betekenis in de geschiedenis van de stad, namelijk als locatie van de voormalige korenmolen van de gebr. Belt. Om deze locatie te verbijzonderen en herkenbaarheid te vergroten bestaat er de mogelijkheid het middeneiland te verrijken met een symbolisch kunstwerk en informatiepaneel (zie onderstaande afbeelding).



Figuur 9. Impressie kunstwerk Molenbelt

Door de uitbreiding van het parkeerterrein neemt het verhard oppervlak op locatie Molenbelt met 1.100 m² toe. Het totale oppervlak neemt af door het rechtekken van de weg Molenbelt.

Verhardingstoename Molenbelt	Huidige situatie	Na herinrichting
Verhard (parkeren)	689 m ²	1.789 m ²
Onverhard (groen)	1.655 m ²	614 m ²
Totaal oppervlakte (verhard en onverhard)	2.560 m ²	2.403 m ²



Figuur 10. Nieuwe inrichting locatie Molenbelt

3.6.2 Locatie Bogas

Voor de uitbreiding van het parkeerterrein op locatie Bogas wordt aangesloten op de huidige inrichting. In de nieuwe situatie is sprake van 134 parkeerplaatsen (een toename van 68 parkeerplaatsen). Het parkeerterrein krijgt twee ontsluitingen, één aan de Oostersingel en één aan de Oosterstraat. Richting de smalle Koesteege kan het parkeerterrein alleen vanuit de middelste rij per auto worden verlaten, de overige 2 uitgangen zijn alleen voor voetgangers toegankelijk. De Koesteege voert richting het

kernwinkelgebied en het is daarom onwenselijk dat het parkeerterrein hier ook volledig voor auto's ontsloten wordt.

Het parkeerterrein krijgt een groene uitstraling met hagen en solitaire bomen om de geparkeerde auto's zoveel mogelijk aan het zicht te ontnemen en de parkeerplaats een groen karakter te geven.

Uit historische gegevens blijkt dat op de hoek van de Koesteege en Oostersingel een kleine brouwerij heeft gestaan ("de Duivelshoek"). Om de locatie Bogas te verbijzonderen en de herkenbaarheid te vergroten bestaat er de mogelijkheid om de hoek van de Koesteege te verbijzonderen met een symbolisch kunstwerk en informatiepaneel gebaseerd op deze brouwerij.



Figuur 11. Nieuwe inrichting locatie Bogas

Door de toename in parkeerplaatsen neemt het verharde oppervlak op locatie Bogas met 1.302 m² toe. Het totale oppervlak blijft gelijk.

Verhardingstoename Bogas	Huidige situatie	Na herinrichting
Verhard (parkeren)	2.192 m ²	3.394 m ²
Onverhard (groen)	1.831 m ²	629 m ²
Totaal oppervlakte (verhard en onverhard)	4.023 m ²	4.023 m ²

4 Omgevingsaspecten

4.1 Externe Veiligheid

Algemeen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria, zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder: Bevi), worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico van zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen.

Het beleid voor externe veiligheid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken, zijn gemeenten en provincies verplicht om bij de besluitvorming rondom ruimtelijke plannen de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt in het externe veiligheidsbeleid het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gehanteerd:

- Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon zich gedurende een jaar onafgebroken op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10⁻⁶ (één op 1.000.000) bedraagt.
- Het groepsrisico is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij een indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron, geldt, afhankelijk van de ontwikkeling, een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

Betekenis voor het plangebied

Via de Risicokaart is te herleiden dat er geen risicovolle inrichtingen of leidingen aanwezig zijn in of nabij het plangebied. Tevens zijn parkeerterreinen zelf geen risicovolle inrichtingen die een gevaar kunnen vormen voor (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving. Er wordt geconcludeerd dat de externe veiligheidssituatie geen belemmering vormt voor de realisatie van de voorgenomen activiteit.

Conclusie

Het project is uitvoerbaar.

4.2 Water

Algemeen

Op grond van paragraaf 3.1 in het Besluit ruimtelijke ordening (BRO) moeten ruimtelijke plannen worden afgestemd met de waterschappen. Hiervoor moet bij Waterschap Vechtstromen het proces van de digitale watertoets worden doorlopen. De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. In de watertoets worden de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan beoordeeld en geconcretiseerd in termen van 'vasthouden, bergen en afvoeren' en 'voorkomen, scheiden en zuiveren'. De resultaten van de watertoets zijn opgenomen in deze waterparagraaf.

Betekenis voor het plangebied

In de uitbreidingslocatie van de Molenbelt bevindt zich een waterpartij die gedempt zal worden ten behoeve van de uitbreiding van het parkeerterrein. Bovendien neemt bij beide

parkeerterreinen het verharde oppervlak toe. Hiervoor is de digitale watertoets doorlopen. Op 11 maart 2020 is Waterschap Vechtstromen op de hoogte gesteld van het initiatief. Aangezien de verharding voor elk van de parkeerterreinen met minder dan 1.500 m² (zie §2.4) is het waterschap akkoord met de voorgenomen ontwikkeling en hoeft geen watertoets doorlopen te worden. Wat betreft waterafvoer worden beide parkeerterreinen aangesloten op IT-riool.

Conclusie
Het plan is uitvoerbaar.

4.3 Archeologie en Cultuurhistorie

Algemeen

Nederland heeft in 1992 het verdrag van Malta ondertekend. Het verdrag van Malta heeft als doel het archeologisch erfgoed in de bodem beter te beschermen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient er een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd, voordat er bodemingrepen plaatsvinden.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden ter vervanging van de Monumentenwet 1988. Een deel van de monumentenwet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2021 in werking treedt. Tot die tijd blijven deze onderdelen van de Monumentenwet 1988 gelden als overgangsrecht binnen de Erfgoedwet.

Gemeenten hebben een archeologische zorgplicht en initiatiefnemers zijn verplicht bij projecten waarbij de bodem wordt verstoord rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

Daarnaast dient elk ruimtelijk plan een paragraaf cultuurhistorie te bevatten, waarin wordt aangegeven welke cultuurhistorische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn en hoe deze zijn meegewogen. Deze zijn nader beschreven in hoofdstuk 3.

Betekenis voor het plangebied

In het bestemmingsplan Kernen is voor zowel de locatie Molenbelt als de locatie Bogasterrein de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen. Het is op gronden met deze dubbelbestemming niet toegestaan werkzaamheden uit te voeren indien daardoor (direct of indirect) een onevenredige aantasting kan plaatsvinden van het behoud en de bescherming van de archeologische waarden.

Molenbelt

Voorheen was op het plangebied aan de Molenbelt het zwembad van Coevorden aanwezig. Nagenoeg het hele terrein was bebouwd. Momenteel is een deel van de toekomstige parkeerplaats aan de Molenbelt al in gebruik als parkeerterrein. Op het zuidelijke deel van het terrein is enkele jaren geleden een appartementengebouw gesloopt. Voor de sloop van dit gebouw is door Libau een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek (d.d. 21-

08-2017) is als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat de kans op aanwezigheid van archeologische resten uit de periode middeleeuwen - nieuwe tijd zeer groot is. Met de sloop is de hele fundering onder maaiveld verwijderd. Niet te verwachten valt dat in de voormalige bouwput nog intacte archeologische resten te verwachten zijn. Tijdens de sloop zijn eveneens geen archeologische resten aangetroffen. De noodzaak (en wijze) van archeologisch vervolgonderzoek bij eventuele nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied is afhankelijk van de aard en omvang van deze ontwikkelingen en eventuele onverhoopt tijdens de sloop aangetroffen archeologische resten.

Geconcludeerd kan worden dat op het gehele terrein bodemverstoringen hebben plaatsgevonden. De toekomstige ontwikkeling van het terrein bestaat uit een herinrichting van de openbare ruimte tot een parkeerterrein. Dit brengt in principe geen bodemverstoringen dieper dan 30 centimeter met zich mee. Er worden geen gebouwen gerealiseerd. Wel worden op een aantal plekken in het plangebied bomen aangeplant en een kunstwerk opgericht. Gezien de bodemverstoringen in het recente verleden en de zeer beperkte bodemingrepen voor deze ontwikkeling kan worden geconcludeerd dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het behoud en de bescherming van de archeologische waarden.

Tot slot wordt er met betrekking tot de cultuurhistorie bekeken of het mogelijk is om met een kunstwerk een verwijzing te realiseren naar een molen die daar in het verleden heeft gestaan.

Bogas

Het Bogasterrein wordt in de huidige situatie al gebruikt ten behoeve van parkeren. Het grootste gedeelte van dit plangebied is momenteel al verhard en ingericht als parkeerplaats. Het onverharde gedeelte ligt braak en wordt gebruikt als tijdelijke opslag voor de bouwwerkzaamheden aan de Oostersingel. Met het plan vindt er een herinrichting plaats van de openbare ruimte, rekeninghoudend met het historische stratenpatroon van Coevorden. Dit vormt de leidraad voor de nieuwe inrichting. Er worden geen gebouwen gerealiseerd. Wel worden op een aantal plekken in het plangebied bomen aangeplant en een kunstwerk opgericht. Uit historische gegevens blijkt dat op de hoek van de Koesteeg en Oostersingel een kleine brouwerij heeft gestaan ("de Duivelshoek"). Om de locatie Bogas te verbijzonderen en de herkenbaarheid te vergroten bestaat er de mogelijkheid om de hoek van de Koesteeg te verbijzonderen met een symbolisch kunstwerk en informatiepaneel gebaseerd op deze brouwerij. De bodemingrepen beperken zich tot minder dan 30 centimeter diepte. Niet te verwachten valt dat er binnen deze diepte archeologische waarden aanwezig zijn.

Conclusie

Gezien de beperkte bodemingrepen voor deze ontwikkeling kan worden geconcludeerd dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het behoud en de bescherming van de archeologische waarden. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.4 Natuur en Ecologie

Algemeen

In de Wet natuurbescherming (Wnb) is de gebiedsbescherming en soortenbescherming in Nederland geregeld. Gebiedsbescherming gaat in op de invloed van het plangebied op nabijgelegen natuurgebieden en structuren zoals Natura 2000-gebieden en het NNN.

Soortenbescherming gaat in op het voorkomen van beschermde diersoorten in het plangebied.

4.4.1 Gebiedsbescherming

Dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn het Bargerveen (15 km), het Mantingerzand (16 km) en het Vecht- en Beneden-Reggegebied (20 km). Tussen deze gebieden en het plangebied is geen ecologische relatie. In de factsheet (factsheet 472-4012, versie 16-09-2019) "Berekening depositiebijdrage bronnen sector Verkeer en vervoer" is aangegeven dat AERIUS Calculator de concentratiebijdrage van het wegverkeer, met een implementatie van Standaardrekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, tot een afstand van 5 kilometer van de weg berekent. Tevens is in voorgenoemde factsheet aangegeven dat de depositiebijdrage, net als de concentratie, berekend wordt tot een afstand van 5 kilometer van de weg.

Gezien de grote afstand, circa 15 kilometer, tussen de uit te breiden parkeerplaatsen in Coevorden en de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden en rekening houdend met de maximale rekenafstand van 5 kilometer in Calculator, zal er geen concentratiebijdrage en stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol N/ha/jaar berekend worden in Natura 2000-gebieden, ongeacht de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de uitbreiding van de parkeerplaatsen. Een berekening van de gebruiksfase van de parkeerplaatsen is achterwege gelaten vanwege voorgenoemde redenen.

Dichtstbijzijnde NNN gebieden zijn de Dalerpeel (4 km), Dalerveen (6 km) en de Vecht (4 km). NNN heeft geen externe werking, daarom is er geen sprake van aantasting van deze gebieden.

4.4.2 Soortenbescherming

Er is binnen het plangebied geen essentieel leefgebied aanwezig voor beschermde soorten. Derhalve zullen geen negatieve effecten ontstaan voor beschermde soorten.

Om verstoring van broedende vogels te voorkomen, zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen (grootweg half maart tot en met juli met uitloop tot halverwege augustus) uitgevoerd moeten worden. Indien uitvoering van de werkzaamheden in het broedseizoen niet is te voorkomen en in gebruik zijnde nesten van vogels kunnen worden verstoord, dient het terrein, voorafgaand aan de werkzaamheden, geïnspecteerd worden door een deskundig ecoloog op aanwezigheid van in gebruik zijnde vogelnesten. Deze dienen gespaard te blijven zolang ze in gebruik zijn en de jongen zijn uitgevlogen. Ook kan, voorafgaand aan het broedseizoen, het plangebied ongeschikt worden gemaakt door de versturende werkzaamheden reeds opgestart te hebben of andere verstoring aan te brengen.

Conclusie

Het project is uitvoerbaar.

4.5 **Verkeer**

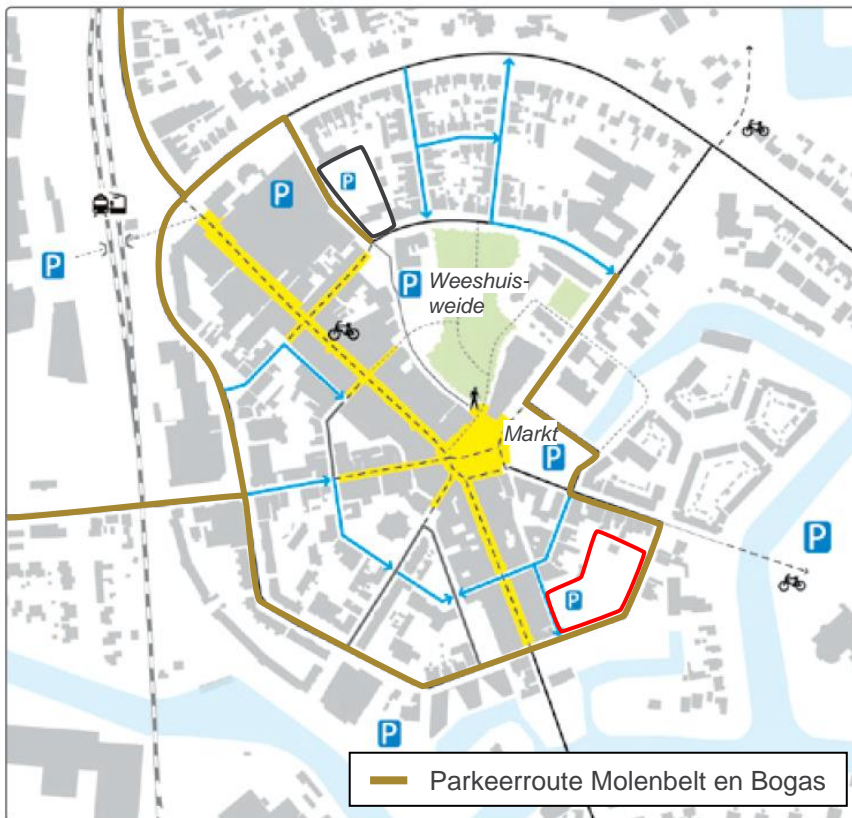
Algemeen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de verkeersstructuur en de verkeersstromen. Om inzicht te krijgen in het huidige verkeersbeeld en de effecten van de voorgenomen activiteit is een verkeersonderzoek uitgevoerd, die hieronder wordt beschreven. Onderzocht is wat de omvang is van de huidige en toekomstige hoeveelheid verkeersbewegingen en de verwachte parkeervraag. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van CROW-kengetallen.

Betekenis voor het plangebied

Door de uitbreiding van de parkeerterreinen Molenbelt en Bogas ontstaan er meer verkeersbewegingen op deze terreinen zelf. Omdat deze uitbreidingen plaatsvinden ter vervanging is van elders in het centrumgebied te verwijderen parkeerterreinen (Weeshuisweide en Markt) in het kader van de Visie Kasteelpark Coevorden is er geen sprake van toename van verkeer op de omliggende aanrijroutes (parkeerring):

- Verkeer van en naar locatie Molenbelt blijft de zelfde route rijden als verkeer van en naar Weeshuisweide (feitelijk is de aanrijroute zelfs iets korter waardoor sprake is van minder overlast voor omwonenden aan de Aleida Kramersingel).
- Verkeer vanuit het noorden naar locatie Bogas moet iets langer rijden dan naar locatie Markt. Dit betekent een toename in verkeer op de Oosterstraat. Maar verkeer vanuit het zuiden en westen heeft juist een kortere aanrijroute richting Bogas. Dit betekent juist een afname van verkeer op de Oosterstraat. Omdat beide aanrijroutes naar verwachting vergelijkbaar zijn qua verkeersdrukke is er per saldo geen sprake van toename van verkeer op de aanrijroutes van locatie Bogas.



Figuur 12. Toekomstige verkeerstructuur centrum Coevorden

Conclusie
 Het plan is uitvoerbaar.

5 Milieu

5.1 Bedrijven en Milieuzonering

Algemeen

Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreatie anderzijds. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

In de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG worden milieuaspecten als geluid, geur, stof en gevaar uitgedrukt in richtlijnafstanden die wenselijk worden geacht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De richtlijnafstand is gebaseerd op een minimale afstand tot aaneengesloten woonbebouwing. Het betreffen indicatieve afstanden die bij voorkeur worden aangehouden. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt, is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Er kan gemotiveerd van worden afgeweken als de situatie ter plekke dat toelaat. Het handboek maakt onderscheid tussen de omgevingstypen gemengd gebied en rustige woonwijk c.q. rustig buitengebied. De omgeving van de plangebieden kan getypeerd worden als gemengd gebied.

Betekenis voor het plangebied

Een parkeerterrein valt onder milieucategorie 2. Hiervoor geldt een maximale richtafstand van 10 meter met geluid als bepalende factor. De dichtstbijzijnde woningen zijn direct gelegen aan beide plangebieden waardoor dus niet voldaan wordt aan deze richtafstand. Er is dan ook nader onderzocht in hoeverre deze situatie vanuit de milieuwetgeving acceptabel is en of gemotiveerd afgeweken kan worden van de indicatieve afstand van 10 meter. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (§ 5.4).

5.2 Bodem

Algemeen

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Hierbij moet worden opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming (verblijfsfuncties als woningen) in beginsel moet worden voorkomen. Parkeerterrein worden niet aangemerkt als gevoelige bestemmingen.

Betekenis voor het plangebied

In het plangebied zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken worden hieronder opgesomd.

Molenbelt

Deze locatie is onderzocht in 2000. Zintuigelijk is er puin in de bovengrond waargenomen. De bovengrond bevat licht verhoogde gehalten aan PAK, EOX en minerale olie. In de ondergrond is een licht verhoogde gehalte aan minerale olie aangetroffen. Het freatische grondwater bevat licht verhoogde gehalten aan zink en xylenen. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn in relatie tot de voorgenomen bestemming.

Bogas

Voor locatie Bogas zijn in het verleden meerdere onderzoeken uitgevoerd. In 1998 is er zintuigelijk puin en koolas waargenomen in de boven- en ondergrond. In de boven- en ondergrond zijn verhoogde gehalten aan lood en benzo(a)pyreen aangetroffen ten opzichte van de destijds geldende richtlijn B en verhoogde gehalten aan kwik, koper, zink en PAK ten opzichte van de destijds geldende richtlijn A. De bovengrond bevat een sterk verhoogd gehalte aan PAK, matig verhoogd gehalte aan lood en licht verhoogde gehalten aan koper, zink, kwik en minerale olie. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehalten aan koper, lood, zink en kwik waargenomen. Het freatische grondwater bevat een licht verhoogd gehalte aan EOX ten opzichte van de destijds geldende richtlijn A en een matig verhoogd gehalte aan nikkel en licht verhoogde gehalten aan chroom, zink, kwik, arseen, toluen en xylenen.

In 2010 is een BUS-sanering uitgevoerd waarbij 1.000 m³ ernstig met asbest verontreinigde grond van het terrein is verwijderd. Na de sanering is geen restverontreiniging achtergebleven. Verder is in 2017 een bodemonderzoek verricht in het kader van de herontwikkeling van het Bogas-terrein (Verkenkend bodemonderzoek diverse terreindelen omgeving voormalige Bogas-terrein te Coevorden, Mug Ingenieursbureau, d.d. 2 februari 2017, projectnummer 51210116). Ter plaatse van het huidige plangebied wordt de bodemkwaliteit geclassificeerd als klasse Industrie vanwege verhoogde gehalten zware metalen, PAK, minerale olie en PCB's. De grond is ter plekke toepasbaar.

Conclusie

Voor de ontwikkeling van de parkeerterreinen is geen nieuw bodemonderzoek nodig. Indien bij eventuele graafwerkzaamheden ter plaatse van het onderzochte terreindeel afwijkingen worden geconstateerd of het vermoeden van een bodemverontreiniging bestaat, dient contact te worden opgenomen met afdeling bodem van de RUD Drenthe.

Bij het uitvoeren van de plannen vindt grondverzet plaats. Het Besluit bodemkwaliteit is van toepassing bij het verwerken van de vrijkomende grond. Aanbevolen wordt om de vrijkomende grond binnen het perceel zelf her te gebruiken. Indien dit niet mogelijk is, kan gebruik worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Coevorden. Wanneer de vrijkomende grond niet binnen de bodemkwaliteitskaart kan worden hergebruikt dient de hergebruiksmogelijkheid, ten behoeve van toepassing elders, vastgesteld te worden volgens het Besluit bodemkwaliteit. Voorafgaand aan het uitvoeren van het grondverzet dient een in-situ partijkeuring te worden verrichten, zodat vrijkomende grond direct naar een geschikte toepassingslocatie kan worden afgevoerd. Op deze manier kan worden bespaard op de extra kosten van het inrichten van een gronddepot. Anderzijds kan op basis van de onderzoeksresultaten eventueel vrijkomende grond worden afgevoerd naar een erkend verwerker.

5.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor dat bij ruimtelijke en verkeersplannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit.

Uit onderzoek is gebleken dat slechts bij hoge verkeersintensiteiten in grotere stedelijke gebieden overschrijdingen van grenswaarden voorkomen. Op basis van artikel 5.16 Wm kan een ruimtelijk plan worden vastgesteld, indien aannemelijk is gemaakt dat het planvoornemen 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM), is omschreven dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀. Dit betekent dat projecten voldoen aan de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel NO₂ als PM₁₀ met niet meer dan 1,2 µg/m³ toeneemt. De berekeningen met de NIBM-tool berusten op een worstcase situatie: voor de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de ontsluiting en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging.

Betekenis voor het plangebied

Zoals in §3.6 is beargumenteerd, betreft het project een verschuiving van de verkeersfunctie. Daarmee is de verwachte verkeerstoename op de omliggende wegen per saldo nul. Binnen het plangebied zelf is echter wel sprake van een toename van verkeer door parkeerbewegingen. Bij beoordeling wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden die opgenomen zijn in de Wet Milieukwaliteit. Het project draagt niet in betekende mate bij aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (figuur 12)¹. Er is daarom geen nader onderzoek nodig.

Jaar van planrealisatie	2020	Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	298	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	405
Aandeel vrachtverkeer	0,0%	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer		Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,24	NO ₂ in µg/m ³	0,33
PM ₁₀ in µg/m ³	0,04	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2	Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie		Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 12. NIBM rekentool Molenbelt en Bogas

Conclusie

Het project is uitvoerbaar

¹ Uitgegaan is van een gemiddelde turnover van 3,5 auto's per parkeerplaats per dag. Het parkeerterrein is gedimensioneerd op een parkeerbezetting van 85% en er zijn 2 ritten (ingehend en uitgaand verkeer). Dit betekent dat voor locatie Molenbelt $45 \times 3,5 \times 0,85 \times 2 = 298$ extra parkeerbewegingen per dag plaatsvinden. Voor Bogas is dat $68 \times 3,5 \times 0,85 \times 2 = 405$ extra parkeerbewegingen per dag.

5.4 Geluid

Algemeen

Een parkeerterrein kan een geluidsbelasting veroorzaken in de omgeving door het geluid van voertuigen. Deze geluidsbelasting moet aanvaardbaar zijn op geluidsgevoelige functies zoals woningen of maatschappelijke functies als scholen en zorginstellingen. De akoestische kwaliteit is in de meeste gevallen voldoende als (geprojecteerde) woningen in de omgeving buiten de richtafstand van 10 m liggen in gemengd gebied. Zoals aangegeven in § 5.1 liggen voor beide plangebieden bestaande woningen binnen deze afstand. Daarom is een nadere motivatie nodig of het mogelijk is om af te wijken van deze richtafstand.

Nader akoestisch onderzoek

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de daadwerkelijk te verwachten geluidsbelasting van de parkeerterreinen op de woningen in de directe omgeving (bijlage 2). Conclusies zijn dat voor beide parkeerterreinen geldt dat na herinrichting:

- het equivalente geluidniveau afkomstig van de parkeerbewegingen op de parkeerterreinen ter plaatse van de omliggende woningen voldoet aan de VNG-richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde;
- de maximale geluidniveaus ter plaatse van meerdere omliggende woningen fors hoger zijn dan de algemene VNG grenswaarden van 70, 65 en 60 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode.

Het bevoegd gezag kan gemotiveerd afwijken van de VNG-waarden waarbij in deze specifieke situatie de volgende argumenten van belang zijn:

- er zijn geen realistische mogelijkheden om de geluidsniveaus veroorzaakt door piekgeluiden verder te beperken;
- in de nachtperiode is het aantal bewegingen beperkt en (inherent daaraan) is sprake van een beperkt aantal maximale geluidpieken; die bovendien voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door de (eigen) bewoners in de directe omgeving;
- de optredende maximale geluidniveaus zijn passend binnen dergelijke woonomgevingen in Nederland. In stedelijke woonstraten met parkeren aan de straat en/of op het erf zijn vergelijkbare of zelfs hogere maximale geluidniveaus te verwachten;
- er ontstaat een verschuiving van het aantal belaste adressen. In het centrumgebied komt op termijn parkeergelegenheid te vervallen ter plaatse van de Markt en Weeshuisweide. Voor de omliggende woningen van die terreinen geldt dat het geluidsniveau door parkerende auto's (fors) afneemt;

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek en bovenstaande argumenten wordt geconcludeerd dat de uitbreiding van parkeerplaatsen acceptabel is, gelet op de aard en omvang en de specifieke situatie. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat gemotiveerd afgeweken kan worden van de indicatieve richtlijnafstand milieuzonering van 10 meter. Derhalve staat het aspect geluid niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

5.5 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In bijlage D van het Besluit m.e.r. is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De relevante activiteit betreft het uitbreiden van parkeerterreinen (categorie D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.). Volgens de beschrijving van categorie D 11.2 geldt er een drempel voor een m.e.r.-beoordelingsplicht voor een activiteit met een terreinoppervlakte van 100 hectare of meer.

De uitbreiding van de parkeerterreinen blijft ruimschoots onder de drempelwaarde van het Besluit milieueffectenrapportage waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling in dit geval volstaat.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaat uit een toets aan Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten. In hoofdlijnen dient het project te worden getoetst aan:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

De resultaten van het archeologisch, en geluidsonderzoek, zijn gebruikt bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

In onderstaande tabel worden de mogelijke milieueffecten behandeld. Eerst wordt een beschrijving gegeven van de kenmerken van de activiteit en de plaats van de activiteit. Vervolgens wordt ingegaan op de kenmerken van de gevolgen van de activiteit. Hierbij wordt gekeken of er mogelijk (belangrijke) nadelige milieugevolgen ontstaan en of er verzachtende (mitigerende) en compenserende maatregelen kunnen worden genomen om eventueel het milieueffect te verminderen of teniet te doen).

Kenmerken van de projecten	
Omvang van het project	De uitbreiding van de parkeerterreinen blijft ruimschoots onder de drempelwaarde van het Besluit milieueffectenrapportage waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.
Cumulatie met andere projecten	Dit project wordt uitgevoerd in samenhang met de uitvoering van het visiedocument Kasteelpark Coevorden.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	Er worden geen natuurlijke hulpbronnen gebruikt.
Productie afvalstoffen	Er worden geen afvalstoffen geproduceerd.
Verontreiniging en hinder	<p><i>Verontreiniging</i></p> <p>Voor locatie Molenbelt zijn geen milieuhygiënische belemmeringen geconstateerd. Voor locatie Bogas bestaat de grond uit de kwaliteitsklasse Industrie en is de grond toepasbaar binnen het plangebied. Voor de ontwikkeling van het terrein is op voorhand geen nieuw bodemonderzoek benodigd. Indien bij eventuele graafwerkzaamheden ter plaatse van het onderzochte terreindeel afwijkingen worden geconstateerd of het vermoeden van een bodemverontreiniging bestaat, dient contact te worden opgenomen met afdeling bodem van de RUD Drenthe.</p> <p>Zoals in §3.6 is beargumenteerd betreft het project een verschuiving van de verkeersfunctie. Daarmee is de verwachte verkeerstoename op de omliggende wegen per saldo nul. Binnen het plangebied zelf is echter wel sprake van een toename van verkeer door parkeerbewegingen. Wanneer het project hierop wordt beoordeeld wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden die opgenomen zijn in de Wet Milieukwaliteit. Het project draagt niet in betekende mate bij aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (figuur 12) . Er is daarom geen nader onderzoek nodig.</p>

	<p><i>Hinder</i></p> <p>Door de uitbreiding van de parkeerterreinen Molenbelt en Bogas ontstaan er meer verkeersbewegingen op deze terreinen zelf. Omdat deze uitbreidingen plaatsvinden ter vervanging is van elders in het centrumgebied te verwijderen parkeerterreinen (Weeshuisweide en Markt) in het kader van de Visie Kasteelpark Coevorden is er geen sprake van toename van verkeer op de omliggende aanrijroutes (parkeerring). Geluid hier nog benoemen</p>
Risico voor ongevallen	Er zijn door de aard van het te realiseren toekomstige gebruik naar verwachting geen extra ongevalsrisico's op het gebied van externe veiligheid, gebruikte stoffen of technologieën.

Plaats van de projecten	
Bestaande grondgebruik	Het plangebied voor de parkeerterreinen betreft reeds bestaande parkeerterreinen en braakliggend terrein.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Het plangebied heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen. Het plangebied is niet gelegen in een gebied met bijzondere of beschermde milieukeurmerken.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	<p><i>Natuur</i></p> <p>In de directe omgeving van het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden aanwezig. Het plangebied ligt buiten de begrenzing NNN.</p> <p><i>Landschappelijke en cultuurhistorische waarden en archeologie</i></p> <p>In het (ontwerp)bestemmingsplan Kernen is voor zowel de locatie Molenbelt als de locatie Bogasterrein de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen. Het is op gronden met deze dubbelbestemming niet toegestaan werkzaamheden uit te voeren indien daardoor (direct of indirect) een onevenredige aantasting kan plaatsvinden van het behoud en de bescherming van de archeologische waarden.</p> <p>Voor beide locaties geldt dat de toekomstige ontwikkeling geen verstoringen dieper dan 30 centimeter met zich meebrengt. Er vindt daardoor geen onevenredige aantasting plaats van het behoud en de bescherming van de archeologische waarden.</p>

Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	De voorgenomen activiteit betreft een verplaatsing van parkeerterreinen over enkele honderden meters binnen het centrumgebied van Coevorden (zie Visie Kasteelpark Coevorden). Er is dus geen sprake van de realisatie van nieuwe parkeerplaatsen. De effecten betreffen dus verschuivingen binnen een klein gebied en zijn lokaal van aard.
Grensoverschrijdend karakter	Er zijn geen landsgrensoverschrijdende effecten.

<p>Orde van grootte en complexiteit effect</p>	<p><i>Archeologie</i> Conclusie: beperkt negatief effect voor archeologie</p> <p><i>Landschappelijke en cultuurhistorische waarden</i> Conclusie: geen belangrijke nadelige effecten voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden</p> <p><i>Verkennd bodemonderzoek:</i> Conclusie: geen belangrijke nadelige effecten voor bodemkwaliteit</p> <p><i>Water</i> Conclusie: geen belangrijke nadelige effecten voor water</p> <p><i>Natuur</i> Conclusie: geen belangrijke nadelige effecten voor natuur</p> <p><i>Luchtkwaliteit</i> Conclusie: geen belangrijke nadelige effecten voor luchtkwaliteit</p> <p><i>Geluid, licht en beweging</i> Conclusie: beperkt negatief effect voor geluid, licht en beweging. Deze effecten zijn gebruikelijk bij activiteiten met een dergelijke aard en omvang en specifieke omstandigheden</p> <p><i>Externe veiligheid</i> Conclusie: geen belangrijke nadelige effecten</p>
<p>Waarschijnlijkheid effect</p>	<p>De onderzochte effecten ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit zullen daadwerkelijk optreden tijdens het gebruik van de parkeerplaatsen. Voor de overige milieuaspecten is naar verwachting geen sprake van significant negatieve effecten. Voor de overige milieuaspecten is naar verwachting geen sprake van significant negatieve effecten.</p>
<p>Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect</p>	<p>De effecten zijn permanent en omkeerbaar</p>
<p>CONCLUSIE</p>	<p>Gelet op het inzicht in de potentiële effecten en de mate en omvang waarin deze zich voordoen, is de conclusie dat er geen sprake zal zijn van significante nadelige gevolgen voor het milieu. Nadere analyse in een MER wordt niet noodzakelijk geacht.</p>

6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Voor dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) en het Informatiemodel ruimtelijke ordening (IMRO). Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. Tot slot maken bijlagen onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

6.2 Toelichting

Het Bro bepaalt ook dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing en uitleg van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld. Bij de toelichting kunnen onderzoeken worden gevoegd ter motivatie. Of andere bijlagen ter ondersteuning en motivatie van het bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt een korte toelichting gegeven op de bestemmingen en dubbelbestemmingen in dit bestemmingsplan. Daarnaast worden specifieke regelingen, waaronder aanduidingen, binnen de verschillende bestemmingen toegelicht. Voor zover mogelijk zijn de nieuwe regelingen afgestemd op de voorheen geldende bestemmingsplannen.

6.3 Verbeelding

Op de verbeelding worden de bestemmingen en dubbelbestemmingen weergegeven met daarbij andere bepalingen als gebiedsaanduidingen. Voor de verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Basisregistratie Grootchalige Topografie, BGT)

6.4 Opbouw regels

De planregels zijn onderverdeeld in hoofdstukken. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II geeft de bestemmingsregels. Hoofdstuk III geeft vervolgens de algemene regels waaronder (mogelijke) flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden. In dit derde hoofdstuk kunnen belangrijke algemene bepalingen zijn opgenomen die van invloed zijn op het bepaalde in hoofdstuk II. Ten slotte regelt Hoofdstuk IV de overgangs- en slotbepalingen. In de volgende paragraaf worden de afzonderlijke bestemmingen behandeld. Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw:

1. Bestemmingsomschrijving (in elk bestemmingsplan);
2. Bouwregels;
3. Nadere eisen;
4. Afwijken van de bouwregels;
5. Specifieke gebruiksregels;
6. Afwijken van de gebruiksregels;

7. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Niet alle onderdelen moeten per se in elke bestemming terugkomen. Het is aan de raad om te bepalen of er inhoudelijke regels moeten zijn voor onderdeel 2 tot en met 7.

In de regels kan verwezen worden naar bijlagen. Deze moeten dan wel onderdeel uitmaken van de zogenaamde 'bijlagen bij de regels'. Zowel in de dataset als de analoge set hebben deze bijlagen een andere plek dan bijlagen bij de toelichting.

6.5 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt een korte zakelijke toelichting gegeven op de specifieke regels. Hiermee wordt onder andere getracht duidelijkheid te scheppen waarom bepaalde regels zijn opgenomen en waar de oorsprong vandaan komt. Deze toelichting op de regels kan echter nooit losgezien worden van de geldende beleidskaders van de gemeente, zoals deze zijn toegelicht in de voorgaande hoofdstukken.

6.5.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Art. 1 Begrippen

In dit artikel wordt een aantal in het plan gebruikte begrippen nader omschreven. Door de omschrijving wordt de interpretatie van de begrippen beperkt en daarmee de duidelijkheid en rechtszekerheid van het plan vergroot.

Art. 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de in het plan voorgeschreven maatvoeringen dienen te worden bepaald.

6.5.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingen en dubbelbestemmingen

Art. 3 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de parkeerterreinen. Deze bestemming is gericht op het behoud van de bestaande en de aanleg van nieuwe wegen, woonstraten en de functies die daarbij horen. In dit plan betreft het in hoofdzaak parkeervoorzieningen, paden en groenvoorzieningen.

Art. 4 Waarde – Archeologie 2

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' ligt over de parkeerterreinen heen. Het kan dus mogelijk zijn dat bouwrechten die 'bij recht' in het bestemmingsplan zijn opgenomen pas kunnen worden gebruikt als er eerst een archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden en/of een vergunning is verleend voor het verstoren van de bodem. Uit het onderzoek kan bijvoorbeeld komen dat de bodem al verstoord is en er geen vondsten te verwachten zijn of dat er wel vondsten (te verwachten) zijn en hoe hiermee moet worden omgegaan (bv behoud in situ of opgraven). Hier zijn immers mogelijk ook nog niet (diep) verstoorde gebieden aanwezig en dus archeologische vondsten mogelijk.

In de dubbelbestemmingen worden regels gesteld waaraan voldaan moet worden indien de grond geroerd zal worden. De parkeerterreinen zijn als volgt bestemd:

Gebied volgens beleidskaart	Onderzoeksplicht	Toegekende dubbelbestemming
AMK-terreinen in de historische stad Coevorden	alle bodemingrepen.	'Waarde - Archeologie 2'

Art. 5 Waarde – Cultuurhistorie

De bestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' is bedoeld om de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden te behouden en/of versterken. Primair is het een beschermingsregeling. Binnen deze dubbelbestemming wordt bebouwing niet uitgesloten. De mogelijkheden die passen binnen de onderliggende bestemmingen zijn richtinggevend voor bebouwing. De voorwaarden die in de dubbelbestemming zijn opgenomen zijn in alle gevallen van toepassing voor het bouwen.

Bepaalde werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden zijn toegestaan, maar hiervoor is wel een omgevingsvergunning nodig. Deze is gebonden aan voorwaarden, waaraan voldaan moet worden voordat de vergunning verleend kan worden. Bepaalde werken en werkzaamheden zijn hiervan uitgezonderd, bijvoorbeeld het reguliere onderhoud en beheer. Andere ingrepen zijn uitgesloten als gevolg van de te beschermen cultuurhistorische waarden.

6.5.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de regels die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de volgende onderwerpen:

Art. 6 Anti-dubbelregel

In deze regel is geregeld dat gronden die reeds bij een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen zijn meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning voor het bouwen of het doen van een melding in aanmerking mag worden genomen.

Art.7 Algemene gebruiksregels

Hierin is geregeld wat in ieder geval moet worden verstaan als strijdig gebruik op grond van dit bestemmingsplan. Ter verduidelijking van enkele regels is aanvullend ook voor een aantal gebruiksvormen opgenomen dat deze niet gezien moeten worden als strijdig gebruik.

Art.8 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel beschrijft de bedoelingen van de diverse aanduidingen op de verbeelding en welke regels daarvoor gelden. Er zijn regels opgenomen voor de aanduidingen 'Beeldkwaliteit en inpassing'. Hierin is geregeld dat voor de aangeduide gebied een beeldkwaliteitsplan of stedenbouwkundige randvoorwaarden gelden. Deze plannen zijn als bijlage 1 bij de regels gevoegd.

Art.9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor bijvoorbeeld het bouwen van nutsvoorzieningen, bouwen buiten de bestemmingsgrens als er sprake is van een geringe perceeloverschrijding is en de 10% regeling voor het kunnen afwijken van de bouw- en goothoogte.

Art.10 Algemene wijzigingsregels

Hier zijn de wijzigingsregels ten opzichte van het Beeldkwaliteitsplan en de Archeologische waarde opgenomen.

6.5.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat regels die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de volgende onderwerpen:

Art. 12 Overgangsrecht

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is dit in strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven;

Art. 13 Slotregel

In deze regel wordt aangegeven onder welke naam de regels aangehaald kunnen worden.

7 Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Daarnaast wordt er in dit hoofdstuk ingegaan op grondexploitatie.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

7.1.1 Exploitatie

De kosten voor planontwikkeling en uitvoering komen geheel voor rekening van de initiatiefnemer gemeente Coevorden. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid voldoende geborgd.

7.1.2 Planschade

Er kan als gevolg van een bestemmingsplan zogenaamde planschade ontstaan. Hierbij ontstaat er schade voor een partij doordat deze direct of indirect minder bouw- of gebruiksmogelijkheden krijgt dan onder het voorheen geldende bestemmingsplan. Een planschadeclaim komt altijd terecht bij de gemeente, omdat deze het plan vaststelt. Bij ontwikkelingen wordt deze vaak via een planschadeovereenkomst op de initiatiefnemer verhaald. Daarvan is in dit bestemmingsplan echter geen sprake.

Derde partijen worden door het bestemmingsplan slechts beperkt in hun belangen of mogelijkheden geraakt. Het belangrijkste risico zit in de doorgevoerde deprogrammering van de toekomstige woningbouw. Op de locaties worden rechtstreekse bouw mogelijkheden en ook wijzigingsmogelijkheden voor het bouwen van nieuwe woningen, uit het nieuwe bestemmingsplan gehaald. De gemeente Coevorden is echter geheel eigenaar van de gronden in het plangebied. Planschade is daarom niet aan de orde.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 lid 1 van de Wro) dient een project een zorgvuldige voorbereiding te kennen. Bij de planvorming omtrent de uitbreiding van de parkeerterreinen Molenbelt en Bogas is er daarom een participatietraject met de omwonenden en andere betrokkenen gevoerd. Vanwege de impact van COVID-19 was het niet mogelijk om een bewonersavond te organiseren of op een andere manier fysiek met de omwonenden in contact te komen. Daarom zijn op vrijdag 24 april 2020 nieuwsbrieven verstuurd naar de eigenaren en gebruikers van panden in de omgeving van beide parkeerterreinen.

In de nieuwsbrieven zijn mensen gevraagd om hun reactie te geven op het plan en mee te denken over de uiteindelijke inrichting van de parkeerterreinen. In totaal zijn er zeven reacties gekomen. Zes van de reacties bevatten voornamelijk vragen en suggesties over de uiteindelijke inrichting van het terrein. Één reactie trekt de noodzaak voor de uitbreiding van het parkeerterrein Molenbelt in twijfel. Reclamant ziet hier liever een waterberging. Met de aanleg van het parkeerterrein zal het water binnen het plangebied worden geïnfilterd. Extra waterberging is daarom niet nodig, dit wordt ook door het waterschap bevestigd (zie §4.2).

Bij de verdere invulling/inrichting van beide parkeerterreinen zal de omgeving nauw betrokken en geïnformeerd worden.

8 Procedure

8.1 Ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 2 augustus tot en met 13 september 2021 ter inzage gelegen en is hiervoor op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl geplaatst conform de wettelijk voorgeschreven procedure (Awb en Wro/bro). Gedurende deze zienswijzentermijn kan een ieder zijn of haar zienswijzen indienen. Er zijn enkele zienswijzen ingebracht. Deze zijn samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De zienswijzen en de reactie hierop worden door de raad betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. In het voorstel naar de raad is aangegeven dat de zienswijzen niet leiden tot een inhoudelijke wijziging van het plan.

8.2 Vaststelling bestemmingsplan

Uiteindelijk stelt de gemeenteraad het definitieve bestemmingsplan vast. Dit vaststellingsbesluit wordt vervolgens gepubliceerd en het vastgestelde bestemmingsplan moet ook weer beschikbaar worden gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl. Belanghebbende partijen kunnen vervolgens nog beroep aantekenen tegen het vaststellingsbesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State. Deze beoordeelt vervolgens of deze beroepen gegrond zijn en tot vernietiging van (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan zouden moeten leiden. Deze uitspraak is definitief en bindend voor alle partijen. Ook voor het indienen van beroep geldt weer een termijn van zes weken.

Bijlagenoverzicht

1. Archeologie en cultuurhistorie
2. Akoestiek